

Como Tiro e Cartago: portos livres/Portos francos e a economia política do Império português numa perspectiva global (1808-1824)*

Just like Tiro and Cartago: free and open port and the ports and the Portuguese Empire political economy in a global perspective (1808-1824)

Jesus Bohorquez**

Resumo: A declaração de portos livres de 1808 foi um divisor de águas na história da economia política do Império português. Permitir aos comerciantes estrangeiros o comércio nos portos brasileiros alterou radicalmente as políticas utilizadas durante séculos. Este artigo visa reavaliar a concepção e a promulgação das políticas comerciais portuguesas no contexto da turbulência internacional que levou ao desmoronamento dos impérios ibéricos no mundo atlântico. O documento estuda a ideia de portos francos, uma instituição de longa duração que supostamente surgiu no século XVI e que atingiu uma implementação mundial nos séculos vindouros. O artigo tem como focos as tentativas feitas em Lisboa para criar um porto franco na década de 1780. Uma ideia fracassada que voltou a ser tendência mais uma vez na década de 1820 quando os estudiosos lançaram a proposta de porto franco como a solução para a reorganização do comércio imperial. Os portos brasileiros e Lisboa poderiam imitar Tiro e Cartago e a antiga capital imperial se tornar, assim, uma feira global.

Palavras-chave: Portos livres. Economia Política. Políticas comerciais.

Abstract: The 1808 declaration of free ports (portos livres) was a watershed moment in the history of the Portuguese Empire's economic policy. Allowing foreign merchants to trade freely in Brazilian ports radically altered trade policies used for centuries. This article aims to reassess the conception and enactment of Portuguese trade policies in the context of the international turmoil that led to the collapse of the Iberian empires in the Atlantic world. The paper looks into the idea of free ports, a long-standing institution that supposedly emerged in the 16th

* Submissão: 15/12/2021 | Aprovação: 19/01/2022 | DOI: 10.29182/hehe.v25i1.877

** E-mail: jesus.bohorquez@eui.eu | ORCID: 0000-0001-5824-8955



century and would achieve worldwide implementation in the coming centuries. The article focuses on the attempts made in Lisbon to create a free port in the 1780s. A failed idea at that time, it came back once again in the 1820s when scholars praised the free ports as the solution for reorganizing imperial trade. Brazilian ports and Lisbon could mimic Tíre and Carthage to transform the former imperial capital into a global commercial hub.

Keywords: Free ports. Political economy. Trade policies.

JEL: N7. N76. N8. N86.

1. Abrir os portos

Em novembro de 1807, a cidade de Lisboa se encontrava em uma situação extremamente confusa. No leste, na fronteira terrestre com a Espanha, as tropas francesas de Napoleão estavam prontas para invadir; no Atlântico e perto do Tejo, os ingleses aguardavam. Os conflitos que haviam surgido na corte durante os anos anteriores, entre aqueles que favoreceram uma política pró-francesa devido ao crescimento das exportações para a França durante a década anterior e aqueles que, ao contrário, acreditavam em uma política benevolente para ganhar o favor dos ingleses, foram finalmente resolvidos com a saída da corte para os trópicos (Alexander, 1993; Cardoso, 2010).

Em outubro de 1807, enquanto Napoleão assinava em Fontainebleau o tratado que previa a divisão do território de Portugal entre a França e a Espanha, em Londres, o plenipotenciário português Domingo de Souza Coutinho e o Secretário de Estado inglês assinaram a convenção secreta pela qual foi decidido transferir a corte de Lisboa para o Brasil. A ideia estava longe de ser original. Durante o século XVIII, alguns funcionários dos impérios português e espanhol haviam planejado deslocar os centros de poder para a costa ocidental do Atlântico; além disso, o rei de Portugal não tinha sido o primeiro a fugir de seus territórios diante dos perigos iminentes de um monarca desaparecido. O mesmo já tinha acontecido antes em Savoy e Nápoles.

Pouco se sabe sobre o que aconteceu entre novembro de 1807 e janeiro de 1808 durante a travessia. O certo é que ao chegar na cidade de Salvador, o príncipe regente decretou, em 28 de janeiro, a abertura dos portos para o comércio com os estrangeiros. De acordo com a Carta Régia, todos os tipos de mercadorias transportadas em navios estrangeiros de nações amigas passaram a ser admitidos nas alfândegas brasileiras, pagando 24% de imposto sobre sua entrada. Da mesma forma, os estrangeiros estavam autorizados a levar do Brasil qualquer tipo de mercadoria, pagando as taxas estabelecidas nas diferentes capitanias.

Esse processo de abertura dos portos brasileiros tem sido estudado desde uma perspectiva diplomática. Isso se deve provavelmente ao fato de o decreto de abertura ter aparecido “espontaneamente”, mas também, pela dificuldade de se encontrar documentação que explique por que foi implementado, e, portanto, a impossibilidade de determinar as causas que levaram a decretar a dita abertura. Recentemente, a análise da assinatura de tratados foi acompanhada de um trabalho quantitativo que demonstra as vantagens

obtidas pela Inglaterra graças à sua política diplomática, ao obrigar a coroa portuguesa a abrir os portos coloniais (Arruda, 2008). A abertura dos portos do Brasil tem causado um grande debate. Por uma parte, aqueles que acham que o país tinha perdido as oportunidades oferecidas pelo crescimento das exportações, nomeadamente de produtos agrícolas, em razão do exclusivo colonial (Novais, 1995; Arruda, 1980). Por outro lado, aqueles que avaliam o impacto da perda das colônias para o desenvolvimento de Portugal no longo prazo (Pedreira, 1994; Lains, 1989). Fiscalmente e no curto prazo, a abertura dos portos permitiu à coroa aumentar os seus lucros. Uma das consequências da abertura do porto do Rio de Janeiro foi a triplicação em menos de três anos, e pelo menos para os três anos seguintes, do valor arrecadado na alfândega do porto carioca.

Acredita-se que a medida poderia estar relacionada às propostas de Silva Lisboa e seu espírito de livre-comércio, pois ele estava na cidade de Salvador quando a corte chegou e foi o primeiro a publicar um texto sobre os benefícios do comércio franco. O texto de José da Silva Lisboa achava-se baseado no modelo de Smith de liberdade do comércio, divisão do trabalho e oposição aos privilégios mercantis para justificar a necessidade de quebrar o exclusivo colonial e o entreposto lisboeta (Lisboa, 1808).

O século XVIII tinha sido, sem dúvida, uma época de grandes mudanças institucionais. Em ambos os impérios ibéricos, medidas tinham sido elaboradas para transformar um velho modelo que organizava o tráfico entre as colônias e a metrópole. Em Espanha, o chamado *Decreto de Puertos Libres* foi implementado em 1778 (Delgado, 2007). Em Portugal, muito antes, ordens tinham sido dadas para liberar o comércio do Índico, acabando o monopólio da Carreira e deixando liberdade aos homens de negócio para fazer armações privadas. Só ficava rigorosamente proibido fazer escala em qualquer um dos portos do Brasil na volta da Ásia (Pinto, 2002; Carreira, 2014; Lapa, 1968), uma regra frequentemente desobedecida. Para além disso, o fim dos comboios tinha sido decretado com anterioridade. Apesar das muitas medidas, Lisboa continuava a ter centralidade como entreposto de distribuição de mercadorias para as colônias.

Uma medida tem, porém, merecido pouca atenção: o porto franco. Para além das reformas mencionadas, um porto franco foi estabelecido em Lisboa em 13 de maio de 1796. Mesmo tendo uma curta duração logo após seu estabelecimento, a ideia do porto franco foi considerada com muita atenção mais uma vez no momento da Independência do Brasil, pois alguns credi-

tavam que o porto franco poderia servir para reorganizar o comércio colonial com a antiga colônia. Lisboa passaria de ser o entreposto entre a colônia e a Europa, e converter-se-ia em uma feira global. Este artigo analisa a evolução da ideia do porto desde finais do século XVIII até a Revolução Liberal.

Antes de mais, é importante explicar o que é um porto franco e onde o modelo apareceu pela primeira vez. Durante os séculos XVII e XVIII, os portos francos despertaram a inveja de muitos em toda a Europa. Os supostos benefícios da instituição capturaram a imaginação de muitos intelectuais e ministros que sonhavam com suas vantagens. Os portos francos eram comumente associados a pelo menos uma das seguintes características: (i) entreposto isento de impostos; (ii) porto de residência de grupos mercantis multiculturais e diaspóricos; (iii) foro mercantil próprio para cada uma das comunidades mercantis.

Um escritor italiano do século XIX acreditava no fato de os portos francos terem sido uma medida implementada pelas cidades italianas a fim de se reposicionar na arena internacional uma vez a rota africana para a Ásia contornada. Livorno foi o primeiro lugar a ter sido projetado como porto franco. Ainda que muitas medidas tenham sido implementadas gradualmente durante a segunda metade do século XVI, as chamadas *Livornina*, um conjunto de leis emitidas nos finais do século, entre 1591 e 1593, foram essenciais na configuração da nova instituição. A criação do porto franco deve ser atribuída a uma série de regulamentos e não a uma medida única. Essencialmente, procurava-se apelar aos comerciantes de qualquer nação e praticantes de qualquer religião para se mudarem para o porto emergente da Toscana. Além disso, autorizava-se os estrangeiros a se mudarem sem pagar quaisquer impostos, e ainda, autorizando-os a renegar dívidas fora de Toscana. Esses privilégios que visavam a determinadas comunidades nacionais (e particularmente os judeus, que mais tarde atingiram 10% de uma população crescente) vieram a complementar um conjunto de reduções de impostos cobrados no trânsito e armazenamento de mercadorias (Calafat, 2018; 2019; Tazara, 2017; 2014). Nos mesmos anos, Gênova organizou as diretrizes de sua alfândega a fim de atrair o comércio para sua costa e competir com o porto franco de Livorno. As medidas foram promulgadas em meio a uma escassez terrível com a esperança de que os navios holandeses se dirigissem à cidade para abastecer os habitantes desesperados por trigo. Os navios que carregavam dois terços da carga em trigo e que não tivessem feito escala em outro porto qualquer (especialmente Livorno) pagariam impostos bem mais baixos (Kirk, 2001).

Logo no início, dois modelos haviam sido postos em competição. Por um lado, o projeto de Livorno, que é enquadrado como um empório; e por outro lado, os regulamentos de Gênova, que é suposto terem dado forma a um entreposto. Em outras palavras, liberdades e privilégios exclusivamente para as pessoas ou para as mercadorias ou para ambos.

2. Emulação institucional na prática: o modelo genovês ou o modelo inglês?

Um porto franco foi estabelecido em Lisboa em 13 de maio de 1796 (Silva, 1828, p. 279-80). É muito provável que sua criação tenha seguido algumas das sugestões transmitidas de Turim uma década antes, as quais tinham sido implementadas com o intuito de promover o comércio de trânsito terrestre genovês e piemontês com o Ducado de Milão. No entanto, deve-se dizer que não era a primeira ocasião em que um diplomata recomendava a implementação de um porto franco. Na verdade, a proposta já tinha sido discutida desde pelo menos o século XVII. Por duas vezes, diplomatas portugueses tinham esboçado os benefícios de se estabelecer um porto franco em Lisboa (Cunha, 2001). Pode-se dizer, portanto, que no caso de Lisboa a ideia tinha raízes profundas e tinha circulado entre os círculos diplomáticos portugueses pelo menos desde as primeiras décadas do século XVIII.

O processo de criação de um porto franco não parece obedecer a propostas encaminhadas pela comunidade de comerciantes locais, quer nacionais, quer estrangeiros. Os documentos de arquivo até agora achados mal mostram os homens de negócio lisboetas como parte interessada no processo que levou finalmente à criação de um porto franco de muito curta duração, o qual, por outra parte, parece ter gerado inúmeros conflitos. A opinião de alguns membros da comunidade mercantil só foi ouvida em algumas oportunidades e só após petição feita pela Junta de Comércio. Ainda não foram achados documentos que possam fazer pensar que o porto franco pudesse ter sido estabelecido por iniciativa dos órgãos corporativos municipais locais. É, portanto, possível assumir que a promulgação de um porto franco foi principalmente o resultado de recomendações diplomáticas, especificamente, aquelas encaminhadas de Turim na década de 1780.

Propostas para o estabelecimento de um porto franco foram discutidas pelo menos duas vezes na Junta de Comércio¹ (Pedreira, 1995; Madureira,

¹ Sobre a Junta de Comércio ver Pedreira, 1995; Madureira, 1997.

1997): primeiro em 1782 e depois em 1795. É difícil afirmar as razões pelas quais a instituição chamou a atenção do tribunal precisamente naqueles anos. Sugestões encaminhadas de Turim nos anos 1780 explicariam por que, numa primeira ocasião, o rei teria ordenado à Junta de Comércio discutir os benefícios e desvantagens de implementar um porto franco (Coutinho, 1993, Vol. I, p. 5-27). Entretanto, é muito mais difícil determinar com precisão as razões pelas quais, novamente uma década depois, a instituição voltou a ser considerada uma poderosa ferramenta para promover o comércio. Pode-se, no entanto, aventar a hipótese de que razões fiscais levaram os funcionários a tirar proveito do porto franco.

De acordo com Ratton (um comerciante francês baseado em Lisboa), a ideia de criar um porto franco em Lisboa devia ser atribuída ao embaixador em Turim, Rodrigo de Souza Coutinho (Jacome Ratton, 1813; Silva, 2006; Cardoso, 1989; Cardoso; Cunha, 2012). Em um de seus ensaios sobre alfândegas, Souza Coutinho recomendava particularmente a implementação simultânea de duas instituições: o *drawback system* (de origem inglesa) e o porto franco (uma instituição de origem mediterrânea). Ambas as instituições poderiam contribuir para liberar o comércio de trânsito de qualquer carga fiscal. Ainda mais, o Erário Régio poderia se beneficiar das ínfimas taxas cobradas pelo armazenamento de mercadorias. Mais importante ainda, o rei poderia obter algum proveito das mercadorias transportadas por via terrestre e logo reexportadas para Espanha. Fundamentalmente, Souza Coutinho desejava transplantar o sistema genovês e piemontês para incrementar o comércio transfronteiriço ibérico. Para além disso, um porto franco em Portugal poderia vir para suplantat Gibraltar e arrebatat o comércio dos comerciantes ingleses. Como já tinha acontecido em Gênova, os comerciantes seriam autorizados a introduzir mercadorias totalmente livres de impostos que depois de transitar por Portugal deveriam procurar a fronteira espanhola, onde seriam finalmente consumidas. Assim, a Espanha viria a ser, para Portugal, o que o Ducado de Milão era para Gênova e Nice (Coutinho, 1993, Vol. I, 76).

Uma das recomendações de Souza Coutinho precisamente colocava o foco em Gibraltar. Segundo ele, um porto franco, entre vários por ele projetados, deveria estar localizado na costa do Algarve. Após a independência dos Estados Unidos, de acordo com Souza Coutinho, o capital inglês tinha sido investido de volta nos circuitos comerciais europeus através do porto franco de Gibraltar (Ruíz, 2005; Stein, 2011). Os comerciantes ingleses tinham transformado o estreito em um “grande *entreprôt*”. Para Portugal poder competir

com a Grã-Bretanha, portos francos deveriam ser estabelecidos no Algarve. Souza Coutinho também projetava um porto franco em Lisboa, que, segundo ele, poderia se transformar no maior *entreprôt* do comércio efetuado entre o Mediterrâneo e o Atlântico Norte, um grande armazém para as mercadorias transportadas para o norte e o sul da Europa.

Em conclusão, em 1782, a proposta estudada consistia essencialmente na construção de uma nova alfândega junto com novos armazéns. O porto franco projetado foi entendido como um *entreprôt*. Membros da Junta de Comércio discutiram a possibilidade de construir os armazéns na periferia de Lisboa, em um local chamado Junqueira. Como foi discutido mais tarde, esse modelo implicava na prática o funcionamento de uma alfândega paralela, com as muitas desvantagens que isso gerava. As próprias razões pelas quais a proposta não obteve apoio permanecem desconhecidas. Como já se disse, vários anos depois, a Junta do Comércio discutiu a questão mais uma vez.

Na segunda ocasião em que o projeto foi alvo de debate, alguns membros da Junta do Comércio opuseram-se radicalmente ao modelo que tinha sido recomendado dez anos atrás. Além disso, eles reconheceram que um porto franco era totalmente desnecessário, como alguns tentaram demonstrar. A oposição ao porto franco foi fundamentada no êxito de um conjunto de políticas alfandegárias que tinham sido implementadas com anterioridade, e que, para os membros da Junta, conseguiam suprir as mesmas funções do porto franco. Basicamente, as ditas políticas tinham sido implementadas numa tentativa de promover o comércio indo-português: elas autorizavam o transbordo de mercadorias de e para Ásia com uma taxa de 4% *ad valorem*. Alguns dos homens de negócios da Junta achavam que seria muito mais recomendável ampliar tais benefícios, os quais eram concedidos só logo após o comerciante fazer uma petição perante a Junta, que tinha de deferir ou indeferir o abatimento da tarifa. Portanto, qualquer comerciante que procurava reexportar mercadorias para Ásia poderia ter garantido tal privilégio. Além disso, os membros da Junta acreditavam que a medida devia ser garantida para aqueles que navegavam para qualquer destino no Índico, quer português, quer estrangeiro. Dois homens de negócio, entretanto, discordaram e inclinaram-se pelo velho plano de construir uma nova alfândega e implementar uma taxa de 1% *ad valorem* (ANTT, 1782).

Parecia existir alguma confusão a respeito das funções do porto franco e suas vantagens em relação ao *drawback system* de origem inglesa. Achava-se que ambos conseguiam suprir os mesmos objetivos. Há poucas dúvidas de

que aqueles que se opuseram à construção da nova alfândega apoiaram seus argumentos em um documento escrito no mesmo ano por Joaquim Rebelo, um homem de negócios de Lisboa (Rebelo, 1992). É muito provável que Rebelo tenha escrito o documento para aconselhar os membros da Junta do Comércio sobre o assunto. Aparentemente, o rascunho não foi impresso e circulou apenas como manuscrito (ANTT, 1797).

Manuel Joaquim Rebelo opôs-se aos portos francos. O documento começava enumerando os portos francos existentes e mencionava aqueles países onde a instituição era totalmente desconhecida. Segundo Rebelo, esse tipo de porto franco existia na Itália e na França. A Holanda tinha por sua vez recorrido a uma tarifa que favorecia e promovia com sucesso o comércio sem a necessidade de estabelecer qualquer porto franco. A Áustria se beneficiava do comércio realizado via Ostende, que era um porto franco; e no mundo báltico, Hamburgo traficava sob as mesmas regras. Embora impostos alfandegários fossem cobrados e rigorosamente pagos na Suécia, as mercadorias reexportadas pagavam apenas 1% *ad valorem*. O sistema era totalmente desconhecido na Espanha, embora os portos localizados na costa do País Basco gozassem de alguns privilégios pelos quais as alfândegas estavam localizadas só na entrada de Castilla. Na costa cantábrica, porém, não existiam portos francos. Na Inglaterra, um sistema totalmente diferente tinha sido implementado, pois os ingleses tinham previsto as desvantagens de tal instituição. “A tarifa das suas alfândegas é o ponto central, de que nascem regulamentos, para repelir, e outros para atrair os géneros, e outros para facilitar as exportações; e isto nos rebates dos direitos, nos prémios, e licencias a que intitulam *allowances, bounties, premiums, e drawbacks*.” (Rebelo, 1992, p. 128).

Diferente de Souza Coutinho, para quem tanto o porto livre quanto o sistema de *drawback* eram complementares, Rebelo acreditava que era bem melhor imitar o modelo britânico que o genovês. Ele estava convencido de que as políticas fiscais portuguesas, anteriormente implementadas, tinham conseguido resultados positivos no comércio exterior e, portanto, o estabelecimento do porto franco era inteiramente desnecessário. O abatimento na tarifa concedido aos comerciantes de Lisboa na verdade favorecia aqueles que reexportavam mercadorias de e para o Oceano Índico. As devoluções eram feitas na Casa da Índia. Muitos comerciantes já tinham se beneficiado com o novo regulamento.

Rebelo achava que embora conseguisse promover o comércio, um porto franco causaria vários danos ao comércio nacional. Independentemente da

localização geográfica excepcional de Lisboa, a meio caminho no Atlântico Norte e no Mediterrâneo, Portugal dificilmente conseguiria competir com a Inglaterra e os demais países bálticos. Consequentemente, não havia razão para pensar que um porto franco poderia fortalecer a frota mercante portuguesa. Por exemplo, de forma alguma as mercadorias transportadas dos portos mediterrâneos poderiam ser vendidas nos mercados do norte a preços competitivos. Aqueles que acreditavam que as mercadorias transportadas do norte para os mercados mediterrâneos poderiam achar alguma procura, deviam, eles também, concordar que esse comércio vinha ao custo de enriquecer o comércio e as fábricas estrangeiras à custa do capital e da marinha de Portugal. O projeto de Rebelo procurava essencialmente fomentar o comércio e a indústria nacional.

Rebelo procurava beneficiar os comerciantes nacionais, promovendo tanto o setor de construção naval quanto o de manufatura. Os fabricantes nacionais deveriam ter direito a rebates de impostos ou tarifas baixas. Para que a indústria de construção naval florescesse, as madeiras não deveriam pagar impostos. Além disso, a carga transportada a bordo de navios novos deveria ser livre de qualquer taxa. Rebelo opôs-se à livre introdução de mercadorias coloniais estrangeiras. Ele argumentava que a escassez e a abundância determinavam o valor das coisas, portanto, permitir a entrada livre das mercadorias coloniais teria como consequência o colapso do preço. Pior ainda, oferecer aos comerciantes estrangeiros a permissão de armazenar mercadorias asiáticas teria um impacto negativo no comércio indo-português, levando à destruição do capital nacional investido nas trocas oceânicas. Como consequência, tanto o mercado doméstico como o colonial seriam perdidos para os estrangeiros.

O chamado “velho modelo” prevaleceu, e, finalmente, um porto franco foi estabelecido após discussões feitas na Junta de Comércio. O comércio transfronteiriço terrestre levou a apoiar a construção de uma nova alfândega na Junqueira. A principal intenção por trás da declaração de um porto franco era o transbordo de mercadorias para a Espanha. O projeto procurou criar não uma rota ultramarina, mas sim uma rota terrestre. Nas discussões realizadas muito mais tarde, foram estudadas queixas sobre a forma desordenada como as mercadorias eram introduzidas em Portugal para serem logo encaminhadas para a fronteira.

Aparentemente, o secretário nomeado pela Junta de Comércio elaborou um estatuto que lhe garantia total controle das atividades do porto franco.

Privilégios começaram a ser concedidos para a introdução de mercadorias supostamente destinadas à Espanha mas na verdade vendidas em Portugal. Apenas dois anos depois, o secretário introduziu novas regras. Emulando o modelo genovês, foi estabelecido um imposto de trânsito de 4%. Na Ligúria, o imposto de trânsito variava de acordo com a distância. O secretário projetava enormes ganhos para o Erário Régio.

Os documentos relacionados com a gestão do porto franco de Lisboa são realmente escassos ou ainda precisam ser achados. Provavelmente, a falta de documentos explica por que a instituição tem sido ainda pouco pesquisada. Ainda, sua curta duração explica por que os registros são difíceis de achar. O primeiro intento por estabelecer um porto franco funcionou apenas por menos de uma década, pois, em 1806, o rei ordenou seu fechamento. A instituição é percebida como um fracasso tanto para os contemporâneos quanto para os autores que, na época da Revolução Liberal, defendiam, novamente, a necessidade de transformar Lisboa em um porto franco. As evidências dispersas levam a pensar que o fracasso obedeceu a vários fenômenos interligados, que, infelizmente, acabaram sendo definidos de forma simplista como contrabando. Problemas relacionados com o mau funcionamento do porto franco eram bem mais diversos.

3. O comércio índico e o comércio colonial

O comércio indo-português passou por uma profunda reorganização na década de 1760 (Pinto, 2002; Carreira, 2014; Lapa, 1968). A fim de incentivar os negociantes, a Coroa abriu para a navegação privada os circuitos localizados para além do Cabo da Boa Esperança que estavam sob o controle da Carreira da Índia. Assim, em total contraste com os monopólios usados pelos ingleses e os holandeses, em Portugal, os comerciantes estavam autorizados a armar empreendimentos comerciais destinados a portos no Índico. Logo após, os armadores e negociantes começaram a exigir privilégios individuais para a importação e reexportação de mercadorias destinadas ao Índico. Simultaneamente, a alfândega de Goa sofreu algumas modificações. Os direitos de transbordo foram reduzidos de 32% para apenas 4%. Os têxteis transportados para Lisboa que chegavam de possessões não portuguesas pagariam 50% *ad valorem*. Em 1783, um decreto determinou que as mercadorias introduzidas na Alfândega e destinadas ao mercado reinol pagariam 29% *ad valorem*, enquanto as destinadas à reexportação pagariam apenas 24%. Aquelas desti-

nadas ao Brasil e à África pagariam um imposto de importação de 17%, sendo isentos de impostos ao entrarem nas colônias.

As reformas também visavam às mercadorias reexportadas de e para a Ásia. A partir de 1795, essas mercadorias passaram a se beneficiar de mudanças nas tarifas. Os comerciantes da praça de Lisboa começaram a pagar apenas 4% de direitos de transbordo. O mesmo esquema era aplicado àquelas mercadorias transportadas da Ásia em navios nacionais cujo destino final eram os mercados europeus. Esta é precisamente a medida para a qual Rebelo chamava a atenção no seu manuscrito. Privilégios semelhantes começaram a ser concedidos pelo menos a partir de 1778 (AHU, 1778). Em 1783, a Junta de Comércio analisou uma proposta relacionada com o rebate de impostos na alfândega de Goa. A Junta sugeriu medidas ainda mais liberais: o transbordo deveria ser permitido para mercadorias introduzidas a partir de qualquer porto na Ásia e não apenas a partir de portos portugueses (ANTT, 1783).

Os negociantes, em particular aqueles que investiam no comércio de africanos escravos, rapidamente viram as chances que o porto franco oferecia para a introdução vantajosa de mercadorias nos mercados brasileiro e africano. É importante lembrar que o comércio de escravos dependia fortemente de um fornecimento adequado de têxteis de fabricação asiática (Machado, 2014; Roberts, 1994; Riello; Parthasarathi, 2011; Riello; Tirthankar, 2009). Ao introduzir os têxteis via o porto franco, era possível economizar até 18% de direitos. A Junta de Comércio estudou algumas petições a esse respeito. Em 1797, Manuel de Souza Freire solicitou o diferimento de um privilégio específico: ele queria autorização para vender em Benguela ou Luanda mercadorias que haviam sido embarcadas no porto franco (ATT, 1797). A petição foi indeferida pela Junta, pois tratava-se de uma prática proibida. Manuel de Souza Freire não foi o único a ter o pedido negado. José Caetano Monteiro pediu, sem sucesso, autorização para comprar dois navios na Ásia e trazê-los para Lisboa carregados com mercadorias destinadas ao porto franco. O comerciante, portanto, mais uma vez apresentou a petição perante o rei. Ele argumentou que os comerciantes estrangeiros não tinham problemas em importar mercadorias da Ásia e armazená-las no armazém do porto franco. Seu argumento lembrava que, de alguma forma, aos comerciantes nacionais eram recusados privilégios garantidos aos comerciantes estrangeiros, em detrimento do comércio nacional. Um membro da Junta de Comércio recomendou o deferimento sob a condição de que os direitos fossem pagos sobre os navios asiáticos fabricados e importados, a fim de evitar qualquer dano

causado a outros comerciantes que faziam a armação em Lisboa. O deputado foi ainda mais longe: se houvesse suspeita de qualquer fraude, era muito melhor ordenar o fechamento do porto franco.

Os funcionários da Casa da Índia também levantaram algumas questões a respeito do desgoverno do porto franco. Em 1799, o administrador da Alfândega reclamou perante o rei sobre este assunto em particular: mercadorias importadas de Londres eram armazenadas no porto franco, e depois, graças a privilégios particulares, introduzidas legalmente na Alfândega e finalmente despachadas para o Brasil. Isso tinha um duplo impacto negativo. Por um lado, mercadorias importadas do Índico vinham a ser afetadas, pois resultava bem mais barato importá-las de Londres, pelo qual destruía-se paulatinamente o comércio indo-português. Por outro lado, essas ações ilegais acabavam prejudicando a indústria nacional. O administrador estimava que 1.000 fardos de produtos asiáticos que custavam 200.000.000 réis nos portos asiáticos dobraram seu preço uma vez chegados em Lisboa. Assim, em vez de comprar essas mercadorias em Londres por um preço de 400.000.000 réis, parecia bem mais vantajoso enviar o dinheiro para a Ásia, onde os negociantes podiam diretamente comprar ou encomendar os têxteis. Ele sustentava que isso era vantajoso tanto para o Erário, a Marinha, quanto para o comércio nacional. Quando comprado em Londres, ao contrário, somente o Erário poderia ter uma pequena parte dos ganhos com os direitos cobrados (ANTT, 1799). Porém, o administrador não era o único a reclamar dos usos indevidos do porto franco.

4. “Todos reclamam”

Em 1801, Francisco Gomes Loureiro, que naquele momento era Cônsul de Portugal na Costa de Malabar, escreveu um relatório sobre como fazer muito mais eficiente a administração da Alfândega de Goa. Em seu relatório, ele informava de uma queixa comumente ouvida, segundo a qual o porto franco havia se tornado “uma casa de leilões” onde mercadorias asiáticas podiam ser compradas a bom preço e com muita facilidade (ANTT, 1801). Dessa forma, os têxteis ilegais eram introduzidos nos circuitos comerciais imperiais sem inconveniente nenhum. Precisamente, em 1800, havia sido emitida uma ordem que proibia tais leilões ilegais. As queixas do cônsul não passavam de ser a ponta do *iceberg* de uma série de descontentamentos que o porto franco tinha desencadeado. De maneira semelhante, o cônsul espanhol

em Lisboa informava sua insatisfação com as infinitas permissões concedidas para o transporte terrestre e a introdução de mercadorias em seu país. Ele não era o único a reclamar. Nas palavras de um funcionário de Lisboa, “todos reclamam”. Os negociantes portugueses se queixavam de que a grande parte das mercadorias supostamente destinadas à Espanha era, pelo contrário, vendida no mercado português. Os espanhóis, por sua vez, temiam os danos causados pelo contrabando. Como o mesmo funcionário declarou: a esse respeito “todos têm razão”. Ele recomendou que não fossem mais concedidos subsídios àqueles que pretendiam introduzir mercadorias na Espanha.

Além disso, “2.000 vassalos” ocupados na arte da tecelagem levantaram sua voz contra o porto franco. Mais ninguém conseguia achar um emprego. Os tecelões estavam arruinados. Os tecidos feitos em Portugal ou pintados no país não encontravam procura. O mercado nacional tinha sido arruinado por causa do contrabando de mercadorias, que, além disso, eram incessantemente enviadas para os mercados imperiais. De acordo com a petição, João Correa de Paiva era um parceiro daqueles negociantes que exportavam têxteis para o Brasil e a África. Ele importava mercadorias da Inglaterra logo destinadas ao Brasil. Ultimamente, ele tinha armado pelo menos quatro navios com carga destinada à Bahia e ao Rio de Janeiro. Havia excedido qualquer limite. Até o carimbo da alfândega tinha sido falsificado na Inglaterra para que ele pudesse facilmente enviar as mercadorias sem qualquer receio. De acordo com essas reclamações, várias razões acabaram por convencer as autoridades sobre a necessidade de se fechar o porto franco. Por um lado, o Real Erário estava a ser vexado. Por outro lado, o ouro não parava de sair do país. Finalmente e mais importante, havia a injustiça de “vinte vassalos enriquecidos ao custo de dois mil que pereceram de fome, quando na verdade foi seu trabalho que realmente enriquecia o Estado” (ANTT, 1806).

Os tecelões e artesãos não estavam sozinhos em seu desespero. Os comerciantes que negociavam com a Ásia e o Brasil não paravam de se queixar do porto franco. Eles pediam soluções para questões que, segundo eles, tinham se tornado verdadeiramente “públicas”. Mais um grupo se juntou. Os proprietários de fábricas observaram as perdas que o porto franco havia causado. Os prejuízos podiam ser estimados em 28.000.000 ou 30.000.000 cruzados (1.200.000.000 réis). Eles estimaram ainda que os produtos supostamente destinados aos portos estrangeiros, mas na verdade embarcados para o Brasil, chegaram a valer cerca de 8.000.000 cruzados (3.2000.000.000 réis). O porto franco foi finalmente fechado em 1806.

5. A revolução liberal: uma velha ideia para um novo problema

Mais uma vez, na década de 1820, a Espanha era citada em uma série de discussões que tinham a ver com o restabelecimento de um porto franco em Lisboa. Na década de 1790, a instituição tinha sido vista como uma oportunidade para incrementar as reexportações destinadas à Espanha. No entanto, na década de 1820, as discussões realizadas sobre os benefícios da instituição foram associadas à promulgação de portos francos na Espanha de 1817. Dessa vez, no entanto, o debate desenvolveu-se num *background* intelectual e político diferente. Ideias liberais, tanto econômicas quanto políticas, obrigavam a redesenhar as características do porto franco. Ao mesmo tempo, o renovado interesse nos portos francos seguiu a publicação do livro de Sismondi e as discussões por ele suscitadas. Sismondi se opôs a Herrenschwand, que, por sua vez, defendia a irrelevância da dita instituição mercantil (Sismondi, 1803; Herrenschwand, 1794).

Em 1822, uma comissão foi encarregada da tarefa de propor políticas econômicas que procurassem a promoção do comércio e da navegação. Dentre as diversas políticas que o grupo de comerciantes que compunha a comissão recomendava, apareciam os portos francos. Afirmava-se que a dita instituição tinha sempre feito o comércio florescer. O estabelecimento de um porto franco em Lisboa parecia uma boa maneira de promover o comércio. A eficácia da instituição mercantil era óbvia e, portanto, não precisava de qualquer arguição. Genova, as cidades hanseáticas e Gibraltar, todas eram instâncias reveladoras que sem dúvida demonstravam os benefícios dos portos francos.

A posição geográfica de Lisboa deveria ser aproveitada para reconverter a cidade transformando-a em um armazém global. O porto livre de Lisboa tiraria o tráfego de Hamburgo. Atrairia também aquelas mercadorias guardadas nos armazéns da Inglaterra e, além disso, tomaria uma parte do comércio de Gibraltar. Um porto livre não deveria servir apenas como um meio de atrair o comércio marítimo. Mais uma vez, o principal alvo das medidas deveria ser o transbordo terrestre de mercadorias. Assim como na França, Holanda e Hamburgo, países e cidades que introduziram mercadorias em Flandres e na Suíça, Portugal poderia se tornar um dos principais fornecedores da Espanha (Memoria..., 1822, p. 14, 98-98).

Os comissários olhavam com muito interesse os produtos a serem transportados para a fronteira espanhola, os quais deveriam ficar isentos de impostos. Ainda na década de 1820, as sugestões de Souza Coutinho ainda

ecoavam na mente dos comerciantes. Durante as duas primeiras décadas do século, alguns ainda entendiam o porto franco como um simples armazém dedicado à guarda e à reexportação de mercadorias. O debate que se seguiu, no entanto, mostrou que a maneira como os portos francos eram percebidos tinha mudado profundamente. Enquanto para os membros da comissão os portos francos eram associados a um simples armazém junto com sua alfândega, para alguns, em vez disso, eles eram entendidos como uma “feira glocal”. Os autores se apoiavam fortemente nas ideias de Sismondi e seu debate com Herrenschwand. Os portos francos foram finalmente implementados na Espanha em 1817, dando início aos debates em Portugal.

6. Uma nova Bragança para os judeus

Um debate público tinha precedido as discussões da comissão de 1822. Logo em 1818, um jornal publicou uma série de artigos sobre as razões pelas quais um porto livre era altamente recomendado. Segundo o editor do jornal *O Investigador Portuguez*, sua inspiração veio da lei espanhola de 1817, que tinha estabelecido quatro portos francos na Espanha. A lei tinha sido revogada só meses depois, porém, esse fato não devia ser um pretexto para assunto não ser cuidadosamente estudado em Portugal (OIP, 1811, p. 107).

O editor propôs a criação de um ou mais portos francos em Portugal. A implementação da instituição na Espanha poderia prejudicar fortemente o comércio português se as autoridades portuguesas não viessem a imitar tal política. O plano de Dom Luíz da Cunha era mais uma vez lembrado. Além disso, o editor advertia que ele tinha testemunhado a criação de um porto franco seguindo o conselho de Souza Coutinho. A má administração e o contrabando foram citados como as principais razões pelas quais o porto franco tinha sido fechado. Em Portugal, o autor continuava, tinha sido dada precedência aos funcionários sobre as instituições; portanto, em vez de puni-los por mau comportamento, tinha sido tomada a decisão de fechar o porto franco. Essa experiência ruim não deveria ser utilizada como uma instância contra os portos francos, já que, ao contrário, ela tinha ensinado ao governo como evitar os possíveis abusos.

Ao contrário do plano de Cunha e Coutinho, o editor não recomendava a criação de um entreposto, mas um verdadeiro “mercado franco”. Isso significava que o porto franco devia estar localizado em um local distante de Lisboa. O exemplo da França resultava revelador a esse respeito. Na França,

os portos francos estavam localizados em cidades como Breast, Dunkirk, Ostend, Toulon e Marselha. A Espanha tinha aberto seus quatro portos francos em Santander, Corunha e Alicante. Todas essas razões levaram o autor a acreditar que Aveiro era o porto que melhor se adaptava e devia ser escolhido para estabelecer um novo porto franco (OIP, 1811, p. 324-327).

As principais características a serem consideradas na hora de desenhar o novo porto franco em nada se pareciam com as medidas tomadas nos finais do século XVIII. Dessa vez, qualquer mercadoria seria liberada sem reparar no porto de origem. Os impostos seriam abatidos, ficando só em 0,5% *ad valorem*. Qualquer forma de intervenção governamental envolvendo a administração do porto franco deveria ser totalmente proibida. Era perceptível que os comerciantes, e não os funcionários do rei, deveriam ficar com o controle do porto. O editor também achava que uma instituição medieval espanhola poderia servir como órgão de governo do porto. Ele recomendava portanto a criação de um consulado de comércio, o qual já tinha sido criado por Felipe I em 1592. Uma outra mudança era projetada. O porto livre seria administrado como uma sociedade anônima. Assim, 400 ações no valor de 500.000 réis cada uma estariam à venda. Não apenas os comerciantes nacionais, mas também os estrangeiros poderiam investir seu capital e ficariam autorizados a comprar e vender ações. Muito provavelmente, seria difícil encontrar o número adequado de negociantes interessados em investir seu capital no porto franco. Mais uma medida foi recomendada para resolver esse problema: as autoridades portuguesas deveriam imitar o decreto de 1593 de Ferdinando, pelo qual os comerciantes estrangeiros eram convidados a se mudarem para o porto franco.² Essa medida deveria, em particular, buscar a volta dos descendentes de judeus portugueses.

7. Um novo Cabo da Boa Esperança

Como lembrou a comissão de 1822, houve várias políticas que contribuíram para a promoção do comércio: uma justiça mercantil mais rápida e eficiente; a construção de uma frota mercantil competitiva; uma burocracia mais eficiente. No entanto, segundo um autor desconhecido, essas medidas eram muito adequadas para nações que tinham, pelo menos, um comércio enfraquecido. Esse não era, porém, o caso de Portugal na virada do século XIX: o comércio nacional tinha desaparecido completamente. Os comerciantes

² Sobre as medidas, ver Calafat (2018).

portugueses não podiam mais controlar um comércio quase monopolístico em algumas regiões da África e da Ásia. Além disso, a Independência do Brasil tinha piorado as coisas. O mercado colonial na América do Sul, para o qual tanto os fabricantes da Ásia quanto os escravos da África eram enviados, tinha sido completamente perdido para a concorrência estrangeira. Em conclusão, era correto afirmar que Portugal estava sem comércio algum e, portanto, o país tinha de criar relações comerciais totalmente novas.

Em uma situação comercial terrível como aquela em que Portugal se achava, um porto franco poderia se transformar em um novo Cabo da Boa Esperança. A posição geográfica privilegiada de Lisboa poderia converter seu porto em uma loja para os comerciantes vindos da Europa e do exterior: Lisboa poderia se transformar em uma encruzilhada a meio caminho entre o novo e o antigo mundo.

O autor acreditava que, ao liberar o comércio, Portugal poderia recuperar aquilo que os privilégios mercantilistas tinham feito a nação perder. Uma das formas mais eficientes de tornar o comércio totalmente franco seria através do estabelecimento de uma feira onde negociantes dos quatro cantos do mundo pudessem competir sem restrições. Uma “feira glocal” abastecida com mercadorias importadas de todos os países. Os comerciantes europeus poderiam vir para comprá-las em troca de mercadorias fabricadas ou de produtos cultivados dentro e fora do continente. A feira cumpriria três objetivos: (1) facilitaria as transações, pois toda classe de mercadorias poderia ser achada num mesmo local; (2) a procura e a demanda impactariam favoravelmente os preços, beneficiando tanto os vendedores quanto os compradores do mundo inteiro, mas sobretudo os clientes nacionais; (3) a ausência de distâncias significaria a redução dos custos de transporte.

Lisboa poderia, portanto, converter-se na maior feira do globo. “A feira do porto é a feira do mundo, à qual nós havemos concorrer como qualquer outra nação; segundo, que a administração do Porto Franco tem por objecto direito o Mercado geral do globo.” (Reflexões..., 1825, p. 52). Para alguns autores, os portos francos (como eram entendidos em Portugal durante a Revolução Liberal) tinham mudado radicalmente sua natureza. Pelo menos de duas maneiras. Por um lado, o porto franco não era mais simplesmente entendido como um armazém com direitos abatidos onde as mercadorias podiam ser guardadas e mais tarde reexportadas totalmente francas de taxas. Agora, o porto franco era mais bem concebido como uma “feira glocal”. Portanto, projeto utópico. No século XVIII, como havia acontecido desde a

sua criação no século XVI, os portos francos eram vistos essencialmente como um conjunto de privilégios.³ Essa ideia de privilégio resultava insustentável após a publicação do livro *A riqueza das nações*, escrito por Smith, e mais ainda após a Revolução Francesa, que desencadeou múltiplas discussões sobre os privilégios dos portos francos como Marselha e Dunquerque (*Mémoire...*, 1814).

Não entender os portos francos como um conjunto de privilégios concedidos a uma cidade ou a um grupo mercantil implicava argumentar o contrário. A instituição era agora colocada como um caminho para trazer bem-estar para todos os cidadãos. O autor antes mencionado procurava, portanto, convencer o público dos benefícios de se estabelecer um porto franco em Lisboa. Ele tentava convencer os portugueses que o estabelecimento de um porto franco não apenas promovia o comércio e enriquecia os comerciantes, mas também impactava positivamente os diferentes setores econômicos. Em poucas palavras: o porto franco protege a agricultura, guia a indústria e levanta o comércio (*Reflexões...*, 1825, p. 50).

Primeiramente, o autor acreditava que os portos francos beneficiavam a agricultura. Um fluxo incessante de navios e comerciantes do mundo todo garantia um número maior de consumidores para os produtos nacionais: eles consumiam na cidade e armavam seus navios no porto. Além disso, a feira fazia possível as exportações contínuas de produtos básicos portugueses. No entanto, para garantir essas exportações, fazia-se altamente recomendado abater as mercadorias de qualquer direito. A regra para promover a agricultura era bem simples: “prescindir de pouco para ganhar muitíssimo”. Direitos carregados nas exportações agrícolas tinham levado a uma perda de competitividade e, em consequência, a uma diminuição da produção nacional. Sem exportações não se conseguia obter ganhos para o Erário. Por outro lado, um governo que promovia a exportação de sua produção agrícola nacional pelo abatimento de direitos obtinha maiores benefícios cobrando ao carregar as importações. Isso, por sua vez, contribuía para o fortalecimento da frota mercante nacional.

Mas havia um problema: o ingresso de produtos agrícolas poderia ter um impacto negativo na agricultura portuguesa. No entanto, parecia difícil encontrar uma forma de conciliar interesses totalmente opostos. Não havia dúvida de que os consumidores iriam perceber imediatamente os benefícios

³ Sobre os privilégios, ver Garnier (2016), Root (1994), Horn (2015) e Madureira (1997).

de um porto franco. Os agricultores, pelo contrário, levantariam sua voz rapidamente contra o porto. Em contrapartida das opiniões, tinha de ser aceite que qualquer pessoa poderia de facto beneficiar-se. A instituição tranquilizaria os consumidores em razão de se acharem os armazéns abundantemente abastecidos o tempo todo, cujos estoques poderiam entrar no mercado sempre que necessário. O autor reconhecia que o contrabando e as fraudes poderiam facilmente ser evitados. Finalmente, acreditava que os lavradores nunca seriam menos competitivos que os contrabandistas. A alfândega só poderia admitir a entrada de mercadorias uma vez esgotada a produção nacional, e ainda se poderia impor direitos adequados a fim de evitar danos aos produtores nacionais (Reflexões..., 1825, p. 33-34).

Em segundo lugar, o autor acreditava que o porto franco trazia benefícios para a indústria. Ele citava pelo menos três vantagens. Evitava-se o contrabando, fornecendo ao mercado uma grande variedade de mercadorias industriais estrangeiras. Um alto número de mercadorias e vendedores no mercado teria como consequência preços bons para os consumidores nacionais. As diferenças de preço, por outro lado, deixavam ao governo a possibilidade de aumentar os direitos. Além disso, qualquer monopólio estrangeiro poderia ser evitado, o que sem dúvida prejudicava a indústria nacional. Finalmente, a residência de muitos fabricantes estrangeiros contribuiria sem dúvida para a melhora das artes e tecidos nacionais. Os fabricantes e artesãos nacionais teriam uma vasta gama de modelos para imitar a fim de fornecer ao mercado interno produtos novos.

Para além disso, os portos francos contribuía para fortalecer uma indústria nascente e incentivavam a existente. Seis razões podiam ser mencionadas: (1) evitava o contrabando e tornava muito mais fácil para a alfândega o ajuste de direitos em benefício da indústria nacional; (2) ampliava o consumo nacional e assegurava um mercado estrangeiro para os fabricantes nacionais; (3) fornecia à indústria nacional matérias-primas mais baratas sem a necessidade de empatar o capital nacional; (4) trazia “os modelos dos gostos” que melhoravam as habilidades dos artistas e fabricantes nacionais; (5) forneciam ao mercado interno a bons preços tecnologias e máquinas que faziam poupar mão de obra ou ainda melhorar as habilidades dos trabalhadores; (6) os fabricantes e artistas estrangeiros se mudariam para o porto a fim de se beneficiarem das cinco características anteriormente mencionadas (Reflexões..., 1825).

Os armazéns, junto com um sistema de depósito isento de impostos,

não parecem definir mais a instituição. Em vez disso, os portos francos começaram a ser entendidos como uma feira franca: “A feira do porto franco deve se tornar a feira do mundo” (Reflexões..., 1825). Ela tinha como principal alvo o mercado global. No entanto, como essa feira ocorria nas fronteiras de um mercado doméstico específico, sua administração deveria levar em conta simultaneamente ambos os interesses.

8. Cartago e Tiro: uma feira global

O que foi exposto é exatamente a mesma ideia que Antonio Maximino Dulac advogava. Em seu texto, que foi publicado apenas dois anos depois, Dulac recomendava a transformação de Lisboa em um mercado franco. Um mercado que se tornaria imediatamente o centro do mundo comercial (Dulac, 1827). Porém, a noção de portos franco de Dulac diferia. No texto anônimo, reivindicava-se uma abordagem lógica e empírica a fim de deduzir e demonstrar as vantagens da instituição. Dulac, pelo contrário, apoiava seus argumentos nomeadamente sobre evidências históricas. O terceiro capítulo, por exemplo, estava completamente dedicado a dar ao leitor um resumo histórico e comparativo sobre os “principais empórios comerciais”, tanto antigos quanto modernos. Dulac procurava particularmente salientar como, ao longo dos séculos, várias cidades tinham tirado proveito de sua localização geográfica. A esse respeito, por exemplo, ele tinha lido o livro de Sismondi sobre a história das cidades italianas. Dulac não só apoiava sua análise em dados históricos, ele tirava algumas ideias de um outro livro de Sismondi, *Richesse commerciale*, que tinha um capítulo dedicado aos portos francos e suas vantagens.

As evidências históricas provavam sem dúvida nenhuma que um sistema liberal tinha feito com que a Toscana recuperasse sua posição em um mundo comercial globalizado que se tornara aos poucos muito competitivo. Livorno tinha de ser visto como uma prova dos benefícios das tarifas abatidas. Além disso, um sistema de direitos moderado havia convertido a Holanda em um grande empório. Apoiado num Tratado da Indústria Francesa, do Conde Chaptal, Dulac acreditava que os holandeses haviam se tornado agentes intermediários capazes de vincular produtores e consumidores globais. No entanto, Chaptal também proponha que, se se considerasse apenas suas produções nacionais, o povo holandês também estaria no topo das nações comerciais. Esta última conclusão leva a Ducal a afirmar que um sistema de armazenagem dificilmente se adequaria às necessidades atuais de Portugal,

de onde deduzia que o porto franco precisava ser completamente remodelado. A produção nacional não poderia de forma alguma oferecer carga para manter uma maior frota mercante. Por essas razões, os privilégios a serem concedidos deveriam ser maiores. Somente esses “sacrifícios” atrairiam o comércio. “Na sua muito maior penúria, tem de fazer muito maior sacrifício, de franquias para convidar, para atrair, para assegurar aquele comércio” (Dulac, 1827, p. 77).

Segundo Dulac, os portos francos, tal como tinham sido concebidos e implementados por séculos, eram inteiramente inadequados às condições atuais de Portugal. A principal característica da instituição era o sistema de depósito. De acordo com ele, exatamente a mesma definição de porto franco tinha sido reproduzida uma vez e outra por todos os autores que haviam tratado do assunto, de tal forma que parecia uma cópia. Depois de analisar cuidadosamente os casos de Ancona e Livorno, Dulac inclinava-se por Gênova como o modelo que poderia melhor se adaptar às necessidades de Portugal. Além disso, ele achava que os direitos *ad valorem* causavam prejuízos aos potenciais usuários do armazém. A taxa devia ser, portanto, de 1% segundo o peso do fardo (Dulac, 1827, p. 62, 85). Fazia-se necessário competir com os direitos carregados em outros portos porque só assim se poderia trazer uma parte do tráfego: os barcos mudariam seus itinerários no Atlântico Norte e no Mediterrâneo, dando preferência a Lisboa.

As condições comerciais de Portugal haviam mudado radicalmente. A Independência do Brasil obrigara o país a procurar novas relações comerciais. Dulac tinha a certeza de que o estabelecimento de um porto franco faria com que os laços entre a metrópole e a colônia adquirissem uma nova forma. As evidências históricas provavam que isso tinha acontecido uma e outra vez. Um porto franco traria bem-estar para os portugueses, como também para os brasileiros. Quanto mais fortes fossem os seus “interesses sociais”, maiores seriam os benefícios para ambas as nações: como havia acontecido com Cartago e Tyro. Um porto franco em Lisboa poderia oferecer aos navios brasileiros o mesmo tipo de proteção mútua que mantinha juntas as cidades hanseáticas (Dulac, 1827, p. 109-110). Lisboa se tornaria outro porto brasileiro, localizado na Europa: “no centro do mundo comercial, pode agora ser para os produtos do Brasil o que foi Carthago para as mercadorias da Fenícia” (Dulac, 1827, p. 99).

Referências

ALEXANDER, V. *Os sentidos do império: questão nacional e questão colonial na crise do Antigo Regime português*. Porto: Edições Afrontamento, 1993.

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO (AHU). *Códice 962*, f. 6r-v., 7r-8r., 10r-v, 1778.

ARQUIVO NACIONAL TORRE DO TOMBO (ANTT). *Junta do Comércio*, Livro 121, f. 125r-v, 1783.

ARQUIVO NACIONAL TORRE DO TOMBO (ANTT). *Junta do Comércio*, Livro 129, f. 143r.-145v, 1782.

ARQUIVO NACIONAL TORRE DO TOMBO (ANTT). *Junta do Comércio*, Livro 130, f. 143r-v. 1797.

ARQUIVO NACIONAL TORRE DO TOMBO (ANTT). *Junta do Comércio*, Livro 132, f. 26r-27r, 1799.

ARQUIVO NACIONAL TORRE DO TOMBO (ANTT), *Junta do Comércio*, Livro 133, f. 111r.-112v, 1801.

ARQUIVO NACIONAL TORRE DO TOMBO (ANTT). *Secretaria de Estado*, mç. 357, cx. 218, dc. 8, 1797.

ARQUIVO NACIONAL TORRE DO TOMBO (ANTT). Ministério do Reino, mç. 357, cx. 478, doc. 8, 1806

ARRUDA, J. J. de A. *O Brasil e o comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980.

ARRUDA, J. J. de A. *Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos, 1800-1808*. São Paulo: EDUSC, 2008.

CALAFAT, G. 'L'indice de la franchise: politique économique, concurrence de ports francs et condition des juifs en Méditerranée à l'époque moderne'. *Revue Historique*, v. 686, n. 2, p. 275-320, 2018.

CALAFAT, G. *Une mer jalou  e: contribution   l'histoire de la souverainet  (Méditerranée, XVIIe si cle)*. Paris: Seuil, 2019.

CARDOSO, J. L. *O pensamento econ mico em Portugal nos finais do século XVIII, 1780-1808*. Lisboa: Editorial Estampa, 1989.

CARDOSO, J. L. Bloqueio continental e desbloqueio marítimo: o Brasil no contexto global das guerras napoleônicas. In: CARDOSO, J. L.; MONTEIRO, N. G.; SERRÃO, J. V. (Orgs.). *Portugal, Brasil e a Europa napoleônica*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, p. 39-60, 2010.

CARDOSO, J. L.; CUNHA, A. M. da. Enlightened reforms and economic discourse in the portuguese-brazilian Empire (1750-1808). *History of Political Economy*, v. 44, n. 4, p. 619-41, 2012.

CARREIRA, E. *Globalising Goa (1660-1820)*. Change and exchange in a former capital of empire. Goa: Publishing Goa 1556, 2014.

CUNHA, L. da. *Instru es Políticas (1733)*. Lisboa: Comissão Nacional dos Descobrimentos Portugueses, 2001.

COUTINHO, R. de S. *Textos políticos, econ micos e financeiros 1783-1811*. Lisboa: Banco de Portugal, 1993.

DELGADO, J. M. *Dinámicas imperiales (1650-1796): España, América y Europa en el cambio institucional del sistema colonial español*. Barcelona: Bel-latera, 2007.

DULAC, A. M. *Exame critico, comparativo do estado actual de Portugal considerado na penuria dos seus productos e urgencia de suprimentos, com observa es demonstrativas dos recursos que lhe oferece a vantagem da sua situa o geographica*. Lisboa, 1827.

GARNIER, G. Introduction: L' conomie du privil ge: r flexions sur les privil ges en Europe occidentale (XVI^e-XIX^e siècles). In: GARNIER, G. (Org.). *Die Ökonomie Des Privilegs, Westeuropa 16-19. Jahrhundert*. Frankfurt: Vittorio Klostermann, p. 1-30, 2016.

HERRENSCHWAND, J. *De l'économie politique moderne: discours fondamental sur la population*. Paris: Maradan Librairie, 1794.

HORN, J. *Economic development in early modern France: the privilege of liberty, 1650-1820*. Cambridge: Cambridge University Press, 2015.

JORNAL O Investigador Portuguez em Inglaterra ou Journal Literario Politico (OIP). London: H. Bryer, 1811.

KIRK, T. Genoa and Livorno: sixteenth and seventeenth-century commercial rivalry as a stimulus to policy development. *History*, v. 86, n. 281, p. 3-17, 2001.

LAINS, P. Foi a perda do Império brasileiro um momento crucial do subdesenvolvimento português. *Penélope. Fazer e Desfazer História*, v. 3, p. 91-110, 1989.

LAPA, J. R. A. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1968.

LISBOA, J. da S. 1808. *Observações sobre o commercio franco no Brazil: pelo autor dos Principios do direito mercantil*. Rio de Janeiro: Imprensa Regia, 1808.

MACHADO, P. *An ocean of trade: South Asian merchants, Africa and the Indian Ocean, ca. 1750-1850*. Cambridge: Cambridge University Press, 2014.

MADUREIRA, N. L. *Mercado e privilégios: a indústria portuguesa entre 1750 e 1834*. Lisboa: Editorial Estampa, 1997.

MÉMOIRE sur la nécessité du rétablissement de la franchise du port et de la ville de Dunkerque. Dunkerque: Typographie de Vanderest, 1814.

MEMORIA dos trabalhos da Commissão para Melhoramiento do Commercio nesta cidade de Lisboa creada por determinação das Cortes Geraes, Extraordinarias, e Constituintes da Nação Portuguesa de 28 de agosto de 1821. Composta de 24 membros eleitos por todos os negociantes da mesma praça. Lisboa: Typographia rollandiana, 1822.

NOVAIS, F. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial, 177-1808*. São Paulo: Hucitec, 1995.

PEDREIRA, J. *Estrutura industrial e mercado colonial: Portugal e Brasil (1780-1830)*. Lisboa: DIFEL, 1994.

PEDREIRA, J. *Os homens de negócio da praça de Lisboa de Pombal ao vintismo (1755-1822): diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social*. Lisboa: Universidade nova de Lisboa, 1995.

PINTO, C. *A commercial resurgence, 1770-1830*. Telichery: Irish, 2002.

RATTON, J. *Recordações de Jacome Ratton sobre ocorrências do seu tempo em Portugal durante o lapso de sessenta e três anos e mais, aliás de maio 1747 a setembro de 1810, que residiu em Lisboa acompanhadas de algumas subsequentes reflexões suas*. London: H. Bryer, 1813.

REBELO, M. J. R. *Economia Política feita em 1795 por M. J. R.* Lisboa: Banco de Portugal, 1992.

REFLEXÕES a favor do estabelecimento de um porto franco em Lisboa que a seus compatriotas tem a honra de offerecer. Lisboa: Typografia de Deziderio Marques Leão Largo do Calharis 12, 1825.

RIELLO, G.; PARTHASARATHI, P. (Org.). *The spinning world: a global history of cotton textiles, 1200-1850*. Oxford: Oxford University Press, 2011.

RIELLO, G.; TIRTHANKAR, R. (Org.). *How India clothed the world: the world of south asian textiles, 1500-1850*. Leiden: Brill, 2009.

ROBERTS, R. West Africa and the pondicherry textile industry. *Indian Economic and Social History Review*, v. 31, n. 2, p. 117-45, 1994.

ROOT, H. *The fountain of privilege: political foundations of markets in Old Regime France and England*. Berkeley: University of California Press, 1994.

RUÍZ, J. I. M. De Tánger a Gibraltar: el estrecho en la praxis comercial e imperial británica (1661-1776). *Hispanica*, v. 65-3, n. 221, p. 1043-1062, 2005.

SILVA, A. M.-D. *Portrait d'un homme d'état: D. Rodrigo de Souza Coutinho, Conte de Linhares, 1755-1812*. Paris: Centre Culturel Calouste Gulbenkian, 2006.

SILVA, A. Delgado da (Org.). *Colecção da legislação portuguesa desde a ultima compilação das ordenes, redigida pelo desembargador Antonio Delgado Da Silva*. Legislação de 179-1801. Lisboa: Typographia Maignense, 1828.

SISMONDI, J. C. L. *De la richesse commerciale, ou Principes d'économie politique appliqués à la législation du commerce*. Genève: J. Paschoud, 1803.

STEIN, T. Tangier in the restoration empire. *Historical Journal*, v. 54, n. 4, p. 985-1011, 2011.

TAZARA, C. Managing free trade in early modern Europe: institutions, information, and the free port of Livorno. *Journal of Early Modern History*, v. 86, n. 3, p. 493-529, 2014.

TAZARA, C. *The free port of Livorno and the transformation of the mediterranean world*. Oxford: Oxford University Press, 2017.